

beoogde toestand en een kostenraming. Dit stelde echter nieuwe eisen aan het personeel. Toch bleef het stadsbestuur nog lang vasthouden aan de bestaande regels. Zo is de instructie voor de nieuwe opzichter in Gouda uit 1777 wel thematisch ingedeeld, maar blijkt deze bij nader inzien toch niet meer dan een samenraapsel te zijn van eerdere besluiten uit de stedelijke resolutieboeken. Binnen de stedelijke bouwbedrijven zelf was er grote weerstand tegen de opgelegde veranderingen: nieuwe richtlijnen werden systematisch genegeerd, in de hoop dat ze een stille dood zouden sterven.

Stadsbesturen hebben deze impasses echter overwonnen door steeds bewuster in te zetten op kwaliteit. Kundige inspecteurs werden ingehuurd om de stadsfabrieken door te lichten, het niveau van de ambtenaren steeg, vacatures aan de top van het bouwbedrijf werden – via een zorgvuldig systeem van sollicitatie, toetsing en

selectie – gevuld met lieden die een goede bouwkundige opleiding hadden genoten (bijvoorbeeld bij de Genie of de Fundatie van Renswoude). Binnen de stadsbesturen zelf werden commissies van toezicht samengesteld van lieden die werkelijk kundig waren op het gebied van de architectuur. Tegelijkertijd werd er fors gesnoeid in de organisaties zelf, wat mede mogelijk werd doordat men overging tot aanbesteding in de particuliere bouwsector. Ten slotte lette men op de ‘kleintjes’ en werden bouwmaterialen zorgvuldig gerecycled.

Ondanks de soms taaie kost weet Medema de lezer mee te slepen in de achttiende-eeuwse wereld van het stedelijk bouwbedrijf. Zijn baanbrekende wetenschappelijke werk verdient alle lof.

**Juliette Roding**

Universiteit Leiden

**O**p 5 augustus 1763 leed de Oost-Indiëvaarder de

*Amstelveen* in de dichte mist schipbreuk op de zuidkust van het Arabische schiereiland. Slechts een handjevol drenkelingen wist al zwemmend de kust te bereiken, terwijl meer dan zeventig matrozen, kanonniers, de scheepsarts, de eerste stuurman en de kapitein door de golven verzwolgen werden. Dat was echter pas het begin van een wekenlange beproeving. Door de verzengende hitte van de woestijn, over scherpe rotsen en mulle zandduinen, legden de overlevenden honderden kilometers af onder leiding van de derde stuurman Cornelis Eycks, die hen naar de bewoonde wereld van Muscat voerde. Na enkele dagen waren de vaatjes met voedsel en water leeg. Bedoeïenen vielen hen onderweg lastig, gooiden met stenen en dreigden met hun kromzwaarden, beroofden hen van hun laatste kleren en eisten ten langen leste ook hun Javaanse slavenjongen op. Door de vreselijke ontberingen viel het ene na het andere bemanningslid af. Pas op 6 september sjokte Eycks samen met een handvol scheepsmaten Hadd binnen. Daar troffen ze een behulpzame koopman die hen wel naar Muscat wilde voeren. Uiteindelijk bereikten ze fort Mosselstein, het hoofdkwartier van de VOC in de regio, en reisden ze behouden terug naar Batavia. Dit bloedstollende verhaal van een schipbreuk en een overlevingstocht

## NIEUWE TIJD

### Wrakhout in de woestijn

*Klaas Doornbos, Shipwreck & Survival in Oman, 1763. The fate of the Amstelveen and Thirty Castaways on the South Coast of Arabia (Amsterdam University Press; Amsterdam 2012) 147p., ill., krt., tbl., €19,90 ISBN 9789085550594*

werd opgetekend door Eycks en door een Middelburgse boekverkoper uitgegeven. Langzaam maar zeker raakte de ramp van de *Amstelveen* echter in vergetelheid. Hier kwam verandering in toen het boekje onlangs weer opdook in een antiquariaat in Zuid-Frankrijk.

Klaas Doornbos – een doorwinterde pedagoog van de Universiteit van

Amsterdam – wilde de rampspoed van de *Amstelveen* en haar bemanning weer ‘van onder het stof halen’ en hen ‘een plaatsje in de nationale geschiedenis geven’. Dat doet hij hoofdzakelijk door Eycks’ verslag over de schipbreuk en de overlevingstocht om te zetten in een moderne – soms wat onbeholpen – Engelse vertaling die hij hier en daar doorspekt met eigen opmerkingen. Dat relaas leest vooral in het begin als een bijzonder spannende avonturenroman en levert talloze boeiende wetenswaardigheden en anekdotes op. Opmerkelijk is bijvoorbeeld dat de Nederlandse zeelui, omdat ze de plaatselijke gebruiken en rituelen niet begrepen, er eerst nauwelijks in slaagden om met de woestijnbewoners te onderhandelen. Ludiek is dat de bedoeïenen regelmatig in de broek van Eycks en zijn mannen tastten om te controleren of ze besneden waren. Doornbos’ analyse van die confrontaties blijft helaas te oppervlakkig; de theorievorming over interculturele contacten laat hij volkomen links liggen. In die zin is het

ook wel jammer dat de lezer niet de oorspronkelijke tekst, maar een moderne Engelse vertaling, onder ogen krijgt. Mogelijk zijn er onderweg enkele subtiele betekenissen verloren gegaan.

Bovendien staat Doornbos zelden of nooit stil bij de betrouwbaarheid van Cornelis Eycks' aantekeningen. Pas na de helse tocht, toen hij al veilig en wel op een schip naar Batavia zat, pende de derde stuurman immers zijn relaas neer. Dat gaf hem mogelijk tijd om avontuurlijke passages aan te dikken en minder heroïsche zaken weg te poetsen. Daarna is de Middelburgse uitgever wellicht nog een keer door de tekst gegaan. Hij kan hier en daar wat hebben geschrapt of doodleuk een nieuwe plotlijn hebben verzonnen; hij was toch vooral op zoek naar een bloedstollend verhaal dat goed in de markt lag. Uit ander onderzoek weten we dat zo'n procedé van schaven en bijwerken niet ongewoon was, maar Doornbos stelt dat nauwelijks aan de kaak. Dat zou echter sommige onduidelijkheden en mysteries kunnen ophelderen. Eycks was bijvoorbeeld opvallend stil over de oorzaak van de schipbreuk. Nochtans was de *Amstelveen* volgens het onderzoek van de VOC gevaarlijk ver van haar koers afgedwaald. Bovendien verantwoordde Eycks nauwelijks waarom hij en de bootsman al na enkele dagen de groep in de steek lieten. Was er ruzie ontstaan? Had Eycks, als derde stuurman, onvoldoende gezegd? Natuurlijk gaat die twijfel ook op voor andere aspecten van het verhaal. Moeten we niet meer vraagtekens zetten bij een relaas dat de tegenstelling tussen vreedzame Hollanders en roofzuchtige bedoeïenen steevast dik in de verf zet?

Dat gebrek aan historische kritiek wordt echter – naar mijn aanvoelen – ruimschoots goed gemaakt door de eerste hoofdstukken van het boek, waarin Doornbos de omstandigheden van een VOC-reis nauwkeurig uit de doeken doet. Daarin ontloopt hij zich tot een rasechte historische speurneus die de journalen, registers en brieven van de compagnie tot op het bot heeft uitgespit. Door een minutieuze zoektocht wist Doornbos bijvoorbeeld de bemanningslijst van de *Amstelveen* te reconstrueren – van de gewone scheepjongens, matrozen, kanonniërs en soldaten die in de krappe boeg samenhookten tot de stuurmannen, de kapitein en de mysterieuze gast Jan van Oorschot (een topambtenaar uit Batavia) die het achterdek bevolkten. Een mooi staaltje onderzoek is ook de reconstructie van de scheepslading van de *Amstelveen*: kistjes specerijen, baren tin, broden suiker, kurkuma en katoen. Doornbos schrijft ook een glashelder stuk over de navigatie aan boord. Die passages vormen een soort voorgerecht die de eigenlijke aantekeningen van Eycks inleiden.

Doornbos' boek over de schipbreuk van de *Amstelveen* roept kortom geen al te ambitieuze wetenschappelijke verwachtingen op, maar is wel ontzettend leuk en fascinerend om lezen. Alleen al omdat Eycks' aantekeningen de lezer meesleuren in een rampzalige schipbreuk en een barre overlevingstocht uit de lange geschiedenis van de VOC verdienen ze het om opnieuw – zoals Doornbos terecht opmerkt – van onder het stof gehaald te worden.

**Gerrit Verhoeven**

Universiteit Antwerpen

**D**irk Leyder is van opleiding zowel historicus als

pedagoog. Hij studeerde Geschiedenis aan de Katholieke Universiteit Leuven en Pedagogische Wetenschappen aan de Universiteit Gent. Zijn onderzoek naar de Theresiaanse onderwijs-hervorming van 1777, waarover dit boek handelt, situeert zich op het raakvlak van deze twee disciplines. Leyder bestudeert hoe de Brusselse regering onder het Oostenrijkse bewind in de tweede helft van de achttiende eeuw het onderwijs aan

## NIEUWE TIJD

### Gedegen archiefonderzoek naar de Theresiaanse onderwijshervorming

*Dirk Leyder, Pour le bien des lettres et de la chose publique. Maria-Theresia, Jozef II en de humaniora in hun Nederlandse provincies (KVAB; Brussel 2010) 260p., tbl., €27,39  
ISBN 9789065690661*

de colleges en pensionaten (de in de Zuidelijke Nederlanden gebruikte term voor internaten) nieuw leven trachtte in te blazen. Hij stelt hierbij zowel institutionele, politiek-historische vragen, als vragen die hij ontleent aan meer recente ontwikkelingen binnen de historische pedagogiek. De doelstellingen van de onderwijshervormers en de manier waarop de bevoegde commissies werkten, komen enerzijds uitvoerig aan

bod. Anderzijds heeft Leyder aandacht voor de pedagogische praktijken in het onderwijs. Bijzondere belangstel-